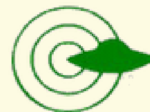
Skandinavisk UFO Information



Danmarks UFO Forening

UFO-Mail nr. 92 10. september 2007

Mystik på himlen ved Ankara

Af Lennart Rasmussen

Et billede taget nær Ankara i Tyrkiet, blev ved første blik antaget for at være et meteor fra meteorsværmen Perseiderne.

Natten mellem den 12. og 13. august 2007, var meteorsværmen Perseiderne på sit højeste. Meteorerne syntes at udstråle fra stjernebilledet Perseus, der ligger lige under stjernebilledet Cassiopeia.

Billede blev optaget over et tidsrum på 40 minutter.
Men som det ses på billedet kommer disse streger ikke fra stjernebilledet Perseus.



Udsnitforstørrelse af lysene på himlen.

Et billede taget nær Ankara i Tyrkiet, blev ved første blik antaget for at være et eller flere meteorer fra meteorsværmen Perseiderne.
Men hvad er det så for lys?
Flere forslag er kommet på bordet.
Det kunne være en ødelagt satellit som brændte op i atmosfæren.
Eller måske fra den ikke så aktive meteorsværm Alpha Ursae Majoris.
Endnu er der ikke fremkommet en endelig forklaring på det fotograferede.



Til læsernes orientering bringes udsnit af samme del af himlen fra planetarieprogrammet Stellarium.

Mærkeligt objekt på internettet - svindel!

Af Ole Henningsen

Et ejendommeligt udseende objekt blev fotograferet og billederne lagt ud på internettet, men det er computeranimationer.

I UFO-Mail nr. 89 blev fotografier af et mærkeligt objekt omtalt.
Disse absolut ejendommelige billeder var indenfor de seneste måneder dukket op i nyhedsgrupper, blogs og på div. „eksperters" hjemmesider.
Et af billederne ses nedenfor.



Dette mærkværdige objekt - der er egentlig tale om flere objekter med forskelligt udseende - blev diskuteret mange steder og blev kaldt alt fra svindel og humbug til blot retoucherede fotos af en lille model i en snor eller en flyvende høstmaskine, de bedste beviser for fremmede intelligensers maskiner i vort luftrum, en nyudviklet fjernstyret drone fra militæret, eller… ja der var mange bud og ideer.

Computerfremstillet?



Stillfoto fra yderligere en videooptagelse af det ejendommelige objekt.

Vi omtalte i ufo-mail, at de seneste og måske mest overbevisende kommentarer kom fra den amerikanske organisation MUFON, der havde kontakt til nogle af de eksperter, der fremstiller computer-genererede objekter på film, og arbejder med computerfremstillede visuelle effekter. Disse eksperter var ikke i tvivl efter at have studeret optagelserne nærmere: Der var efter deres opfattelse tale om computerfrembragte objekter på billederne. De påpegede forskellige mere tekniske detaljer, der for dem viste, hvordan arbejdet var udført.

Og det blev tilføjet, at det slet ikke ville undre dem, om der fotografens hånd også snart dukkede en videooptagelse op på nettet med dette objekt i bevægelse.
Sammenfaldende for alle fotos er tilsyneladende, at de altid dukkede op anonymt hos en eller flere personer og på internetsites, der så viderebefordrede billederne - som ufo-mail jo altså også gjorde det.
UFO-Mails redaktion fik også henvendelser fra danske eksperter i computeranimation, der fortalte, at det lignede animationer fremstillet på en computer.

Videooptagelser

Der er nu - ganske som forudsagt - dukket videooptagelser op på nettet med dette objekt i bevægelse.
Still-foto fra den nye video, hvor det ejendommelige objekt i en computeranimation bringes til at bevæge sig hen over himlen.
Videooptagelsen kan ses på denne adresse:
http://www.youtube.com/watch?v=XIfr12XhrZE&mode=related&search
Og en anden optagelse af samme objekt på denne adresse:
http://www.youtube.com/watch?v=XJiCxWUlgcY&mode=related&search=
Videooptagelsen kan ses på denne adresse:
http://www.youtube.com/watch?v=FRv3WAEnHMc&mode=related&search=



Men se så, hvad computernørderne kan præstere i vore dage. Det er de færreste strygejern, der flyver i det daglige, men prøv selv at se på denne adresse:http://www.youtube.com/watch?v=N64H1g6apQo&mode=related&search=

Taget ved næsen af nettet

Flyver der virkelig UFO'er over Honolulu? Se det seneste eksempel på netbedrag - og se det blive afsløret som fup.
Senest har TDC med ovenstående overskrifter på sin hjemmeside gjort opmærksom på en anden såkaldt ufo-video, der har haft stor udbredelse: http://netnyt.tdconline.dk/publish.php?id=13478&email=oleh%40post1%2etele%2edk&customernumber=&a%5fnumber=

UFO Konference vil afsløre konklusionerne på 50 års arbejde med ufoer

Igennem de seneste tre år har SUFOI arbejdet på at sammenfatte resultaterne af foreningens arbejde med ufo-mysteriet. Dette omfattende arbejde resulterer i en rapport med de konklusioner, som vi nu mener at kunne drage om fænomenerne.

Et uddrag af rapporten vil blive udleveret til alle deltagerne ved den enestående ufo-konference, som SUFOI afholder i anledning af foreningens 50 års jubilæum. Arrangementet finder sted den 10. november i Lyngby Kulturhus, og du kan allerede nu sikre dig en billet til dette arrangement.

Toke Haunstrup, SUFOI, vil desuden på konferencen i sit indlæg præsentere de konklusioner, vi nu har draget om fænomenets natur.

Billetter til konference koster kr. 120. Der er allerede solgt 80 billetter, og da der er plads til 150 personer forventer vi, at konferencen bliver udsolgt.

Nikolaj Kirks ufo-observation



En af ufo-mails læsere gjorde redaktionen bekendt med, at Nyhedsavisen den 4. september 2007 bragte et miniportræt »Tæt på« af kokken Nikolaj Kirk, hvor han bl.a. omtaler en ufo-observation således:

Det mest overraskende, der er sket i mit liv, er ...

Da jeg så en ufo i Sejrøbugten for et par år siden. Jeg tænkte: *„Satans også, at jeg ikke havde kamera med*", for så kunne jeg ikke bevise det for nogen.

Men den er god nok, den var trekantet med et lille lys under.

Udvalgte beretninger

Observatørerne fortæller:

8220 Brabrand Juni/juli 1970

Kl. ca. 22.40 opholdt jeg i min stue, der havde frit udsyn over åbne marker i mod sydsydvest mod Brabrand, True og Lyngby. Jeg fik øje på et meget stærkt og klart lys på himlen over horisonten. Tænkte først på om, det var en bils forlygter, men lyset var 100 gange stærkere og på himlen tæt ved horisonten.

Kunne næsten ikke holde ud, at ses på i starten med det alm. øje, men lyset blev dog noget dæmpet og lyste derefter ned ad og spredte sig ud til begge sider. Lyset skiftede også farver et par gange, fra svag rød til stærk rød og var vedvarende i nogle minutter ad gangen, for at skifte om igen til klart lys.

Lige pludselig var der ca. 10 små lidt ovale objekter på himlen, de bevægede sig meget hurtigt og ligesom i ryk, de små var helt mørke, men da det var en sommernat kunne de tydeligt ses. Den store runde med lyset, var helt stille på himlen. Pludselig var de små væk og kun den store tilbage, og lige så pludselig var den og alt lyset også væk.

Jeg havde vækket min dengang sambo, for dette var for godt og samtidig for underligt til at opleve alene - så vi var to voksne, der stod og så på dette uforklarlige noget.

Hälsingborg, Sverige Juni/juli 1970

Vi havde kørt vores datter til stævne i Sunds (efter Jönköping) og var på vej tilbage mod København, da et eller andet sted på motorvejen ca. 200 km fra Hälsinborg blev bilen og skoven på begge sider af vejen omhyllet af et blåt lys af samme farve som lyn.

Lyset fulgte os i meget lav højde. Jeg kiggede ud af vinduet, man kunne ikke andet end et kæmpe rundformet lysplet, der var bredere en vejen, som fløj lige over os i samme retning som bilen.

Det kunne ikke være en helikopter fordi lyset var alt for stort og kraftigt. Det kunne heller ikke være en flyvemaskine: Der var ingen blinklys, og der kom ingen lyd fra genstanden, der faktisk så ud til at flyve lige på træernes højde.

Vi kørte en 160-170 km i timen. Når jeg satte farten ned, satte lyset også farten ned, og når jeg satte op igen, satte genstanden også farten op igen, så vi fulgtes nok ad en 5-6 minutters tid, før „den" lige pludseligt drejede mod vest og forsvandt i en stor fart.

6670 Holsted 6. august 2007

Det var mandag d. 6.08.2007 kl. ca. 14.50. Det var en varm dag med en skyfri himmel. Jeg var på vej hjem fra byen, havde været ude at handle ind. Kommer kørende fra Holsted by, og møder lige efter rundkørselen en stor traktor med vogn. Ser at det er min nabos medhjælper i traktoren, og hilser, mens jeg overhaler. Kører videre ca. 150 meter, og ser da en helikopter på himlen, den flyver fra vest mod øst.

Men så ser jeg noget skråt nedenunder, lidt længere mod øst, og det bevæger sig mod vest, men meget langsommere.

Jeg tror først, at det kan være et svævefly med den fart.

Jeg kigger mere, mens jeg kører i bilen, og kan ikke få øje på nogen vinger. Det er bare en (bjælke) rund i enderne og hvid og helt afgrænset. Så er jeg klar over at det må være en ufo. Jeg skal nu til at dreje ind, hvor jeg bor, så det gør jeg, men holder lige inden for vejen, og skynder mig ud af bilen, for at stå og observere.

Helikopteren er fløjet noget længere mod øst, men den (hvide bjælke) er kun langsomt på vej mod vest. I det samme kommer naboens medhjælper kørende, og vil ind der, hvor jeg holder med bilen, og jeg må jo køre væk, så han kan komme til.

Jeg peger op mod himlen 2 gange og håber, at han også har set ufoen så.

Jeg stiger ind i bilen og skynder mig at køre hjem - ca. 50 meter. Derefter løber jeg rundt om haven, alt hvad jeg kan. Ud på marken, hvor jeg kan se fra vest til øst, men det var for sent, der var ikke spor af noget som helst på himlen.

Så løber jeg over til naboen for at se, om jeg kan finde medhjælperen. Jeg fandt ham og spurgte ham, om han havde set det. Men han havde intet set. Selvom jeg havde peget op på himlen to gange. Det havde han dog set. Det var ærgerligt, at han ikke havde set det.

Men jeg er glad for at have oplevet det, og havde det ikke været for helikopteren, havde jeg nok heller ikke set den.

Masseobservationen af „ufo-balloner" den 5. august 2007

I UFO-Mail nr. 90 gengav vi nedenstående beretning. Observationen lignede utroligt meget de mange indberetninger fra Kbh.-området, men disse små københavnske varmluftballoner kunne jo umuligt også være set samtidig fra Skagen:

Også i Skagen?

En 53-årig skribent fra Frederiksberg fortæller en næsten samstemmende beretning, men har gjort sin iagttagelse fra Skagen:

„Ved midnat d. 4. august 2007 i Skagen observerede vi ca. 30 lysende kugler, som fløj i et smalt bælte fra sydøst i nordvestlig retning.

Vi var 5 mennesker, som nød det betagende syn af de lysende kugler, som tyst sejlede hen over himlen.

En del af objekterne holdt sig i formationer af ligebenede trekanter. Nogle af de rødligt lysende kugler skiftede hastighed og fandt nye positioner, som de derefter holdt. I ca. et kvarter sejlede de i en lind strøm på firmamentet.

Hvor langt oppe de var, er svært at sige, men iblandt forsvandt de bag skyerne.

Det var et meget betagende syn, og vores oplevelse minder om det, som andre har beskrevet her på siden, bare over Sjælland blot en anelse senere."

Efter at have gennemgået de mange henvendelser og studeret de fremsendte fotos og videoklip af de orange lys over København, var vi i Skandinavisk UFO Information ikke i tvivl om, at der rent faktisk har været tale om opsendelse af et større antal små varmluftballoner.

Det blev senere bekræftet, at ballonerne var opsendt i forbindelse med en privat fest ved Islands Brygge..

Det mest bemærkelsesmæssige var måske, at så mange observationer gjort af københavnere ikke tidligere fandt frem til medierne. Flere af observationer var oven i købet gjort af radioværter.

Men observationen fra Skagen fandt også sin løsning, da observatøren efterfølgende kontaktede SUFOI og fortalte:

„Hej SUFOI.

Det er lidt pinligt, men denne observation har også en naturlig forklaring.

Det var menneskeskabt, men en fantastisk smuk oplevelse anyway.

Det var balloner med lys i, men de fløj over skyerne.

Vi fik fat i havnefogeden, som forklarede dette, og i Brøndums Have fandt man en ballon i et af træerne...smiles.

Tak for jeres mail og venlige hilsner fra H."

Vi er i SUFOI utroligt glade for på denne måde at få reaktioner fra læsere eller observatører, der til fordel for alle kan være med til at identificere, hvad der i en given sag måtte være observeret.

Hvis man i øvrigt har lyst til at se en udenlandsk video af en masseopsendelse af sådanne balloner med lys i - og hvordan de tager sig ud på himlen, kan man gå til adressen: http://www.youtube.com/watch?v=7b1PGVGNrTY&NR=1





Forskellige opsendelsesfaser af små varmluftballoner med lys i ved en festival i Pingxi, Taiwan.

Science og science fiction

Folkeuniversitetet i København har i dette efterår en spændende forelæsningsrække om science og science fiction.

Forelæsningsrækken arrangeres af Folkeuniversitetet i København i samarbejde med Det Kongelige Bibliotek og er tilrettelagt af seniorforsker, ph.d. Bertil F. Dorch.

Science fiction er en del af den moderne populærkultur, men ud over underholdningsværdien kan science fiction også bruges til at stille spørgsmålet *„Hvad nu hvis?"*. Desuden kan science fiction være med til at motivere både unge og gamle til at interessere sig for videnskabelige emner og samfundsudviklingen. Sci fi kan også inspirere ingeniører og videnskabsfolk til at flytte grænserne for, hvad der i øjeblikket er teknologisk muligt. Sidst, men ikke mindst, handler megen science fiction om humanisme, dvs. om spørgsmålet *„Hvad vil det sige at være menneske?"*

Forelæsningsrækken beskæftiger sig med, hvad videnskaben kan lære af science fiction, og ser på, hvordan samfundet er blevet påvirket af tanker fra science fiction-verdenen, samt hvordan videnskaben beskrives af science fiction.

SCIENCE OG SCIENCE FICTION

Ved vicedirektør, mag.art. Michael Cotta-Schønberg, seniorforsker, ph.d. Bertil F. Dorch, lektor, fil.dr. Cynthia M. Grund, cand.polyt. Christian B. Knudsen og ph.d.-stipendiat, cand.mag. Carsten Fogh Nielsen.

10/9-2007	Æstetiske udfordringer i Star Treks univers - The Emergency Medical Hologram og androiden Data som case studies (CMG).
1/10-2007	Warp-drive for begyndere - fysikken i Star Trek (BFD).
12/11-2007	Kemien mellem stjernerne (CBK).
19/11-2007	Det interplanetariske kulturmøde (MC-S).
26/11-2007	Livet, Universet og alt det der - Filosofi, science fiction og livets store spørgsmål (CFN).

Hold 1128.
Tid: 5 mandage kl. 17.15-19.00
Sted: Den Sorte Diamant, Søren Kierkegaards Plads 1, Blixen-salen (Det Kongelige Bibliotek).
Pris: kr. 385,- (kr. 335,-).
Hurtig tilmelding er nødvendig.
Man tilmelder sig forelæsningsrækken, hold 1128, ved at indbetale kursusafgiften til Folkeuniversitetet, Købmagergade 52, 1150 København K.
Kontoret er åbent mandag-torsdag kl. 9-16.
Tilmelding med Dankort kan ske via Folkeuniversitetets hjemmeside www.fukbh.dk eller tilmeldingstelefon 33 98 60 60.

Blev amerikanske fly skudt ned af ufoer?

Af Curtis Peebles

Stanton T. Friedman har for nyligt fremlagt flere meget drastiske ændringer til Roswell myten. Han påstår nu, at adskillige amerikanske luftfartøjer er gået tabt i luftkampe med flyvende tallerkener. På »4th Annual UFO Crash Retrieval Conference« afholdt den 10.-12. november 2006 fortalte Friedman, at han var ved at undersøge *„mindst syv tilfælde, hvor ufoer havde angrebet jordiske fly*“. Han tilføjede, at han også *„arbejdede på en påstand fra en pilot om, at ufoer nedskød op mod 20 af vores fly i Europa i begyndelsen af 1950'erne*“.[1]

Friedman fortalte ikke, hvilke flytyper det drejede sig om, deres serienumre, besætningsmedlemmernes navne eller specifikke detaljer om tabene. Han blev opfordret til at gøre det og svarede: *„En kritiker ønskede underskrevne beedigede erklæringer og komplette havarirapporter om de forulykkede fly, hvilket jeg selvfølgelig ikke har.*“ [2]

Samtidig udvidede Friedman i høj grad også antallet af påståede bjærgede tallerkener. Det var nu ikke længere begrænset til en (eller to) tallerkener fra Roswell-nedstyrtningen, men nu, hævdede han, *„vil jeg sige, at vi sandsynligvis har fået fat i et dusin nedstyrtede tallerkener.*“

Som med andre beretninger om nedstyrtede tallerkener mangler der detaljer, påstandene er uholdbare, og der findes ingen beviser på dem. Hverken Friedman eller andre kommer med den mindste antydning af, hvad de mente, der var sket med disse fartøjer, hvis man virkelig havde fået fat i dem. [3]
Under en debat på UFO Updates (internet-forum) i begyndelsen af 2005 om en tallerken bjærget under Den kolde Krig skrev Friedman: *„Hvorfor skulle vi få noget at vide om en forbindelse mellem Roswell og det, der skete i den omkringliggende verden?‟* Han fortsatte med: *„Interne ændringer er ikke det samme som eksterne. Husk på, at du ikke kan fortælle dine venner det uden også at fortælle dine fjender om det. Uden adgang til dataene, kan man ikke få at vide, hvad det var, der styrtede ned.‟* [4]
Friedmans argumenter udviser en manglende forståelse af, at hemmelige handlinger har almene konsekvenser. Det kunne man se af hans kommentarer i dokumentaren »Hangar 18: The UFO Warehouse« i slutningen af 2006. Med henvisning til opdagelsen af „ukendte flyvende fartøjer‟ sagde han: *„Det er fuldstændigt ligegyldigt, om man taler om fly eller tallerkner.‟* [5]
Det er ironisk, at Friedman trækker en analogi mellem erobrede fly og nedstyrtede tallerkener uden at se på, hvilke konsekvenser det får for Roswell-nedstyrtningen. Det er i høj grad ironisk, at han har ret både i antallet af havarerede amerikanske fly og i antallet af erobrede/bjærgede „ukendte flyvende fartøjer‟. Analogien og dens konsekvenser gik op for mig for næsten et årti siden, da jeg havde læst rapporten om »YF-110B«.



Sovjetisk MiG-21 Fishbed i amerikansk tjeneste.
Foto: USAF

Have Doughnut

Den sovjetiske jager MiG-21 var en meget alvorlig trussel mod de amerikanske piloter, som fløj over Nordvietnam i slutningen af 1960'erne. Bl.a. fordi de amerikanske kamppiloter kun havde beskeden træning i luft-til-luft kampteknik. Mellem den 5. oktober 1966 og den 14. januar 1968 blev i alt 21 amerikanske fly skudt ned af nordvietnamesiske MiG-21'ere. Det var ti F-105D, fem F-4D, tre F-105F, en F-4C, en RF-101C og en EB-66C. [6] I slutningen af 1967 erkendte det amerikanske militær, at der skulle „andre boller på suppen". Det første trin var „kend din fjende". Til det skulle man bruge en MiG-21. Det blev hurtigt organiseret.

»Have Doughnut« var kodenavnet for undersøgelser af og flyvning med en MiG-21F-13 jager. Det var et projekt udført i et samarbejde mellem Foreign Technology Division (FTD) og Air Force Flight Test Center (AFFTC). Skønt FTD, med hovedkvarter på Wright Patterson AFB, var bedst kendt for Project Blue Book, var dets primære ansvarsområde indsamling af efterretninger om sovjetiske fly og missiler. AFFTC på Edwards AFB havde ansvaret for at teste fly for det amerikanske flyvevåben. »Have Doughnut« skulle også involvere piloter fra Fighter Weapons School på Nellis AFB og en af flådens testeskadriller, VX-4, på Point Mugu.

»Have Doughnut« begyndte, da man sendte et 13 mand stort team af sted kl. 16.00 lokal tid den 13. januar 1968 med et C-141 A transportfly. Deres udstyr, som inkluderede en lastbil, to trailere, tre monteringsbukke, et stort lager af krydsfiner og tømmer, to radial og to stiksave, fem sæt metrisk værktøj, seks presenninger, 20 overalls, og ti par handsker, var alt sammen med i C141 A'eren. Teamet ankom til „bestemmelsesstedet" kl. 13.40 lokal tid den 15. januar. Udstyret blev af sikkerhedshensyn først losset efter mørkets frembrud, og transporten derefter fløjet til opsætningsstedet.

Demonteringen af MiG-21'eren var planlagt til at tage syv dage, men tog dog kun fem. Det drejede sig om at fjerne det bagerste af skroget, vingerne, stabilisatorerne og efterbrænderen. Kl. 18.00 lokal tid den 20. januar blev flyets dele læsset på lastbiler og om bord i et C-133 A transportfly, som havde erstattet C-141 A'eren, da der var problemer med dens vedligeholdelse. C-133 A'eren forlod stedet kl. 02.00 den 21. januar.

Returrejsen tog næsten tre dage. C-133 A'eren ankom endelig til „testområdet" sent om aftenen den 23. januar, og man begyndte at samle MiG'en dagen efter. Alle dele blev pakket ud og undersøgt for eventuelle skader. Den var helt samlet den 7. februar 1968. Det var en kompliceret proces, da det ikke blot var at sætte MiG'en sammen igen, men også samtidig forsyne den med testinstrumenter, udføre en 50 timers fasegennemgang og en „subsystem undersøgelse". [7]

„Subsystem undersøgelsen" var det første trin i analysen af det erobrede fly. Det drejede sig om en detaljeret undersøgelse af MiG'en, fra det komplette system helt ned til de enkelte dele. For »Have Doughnut« blev dette udført af to forskellige teams fra Aeronautical System Division ved Wright Patterson AFB.

MiG-21'erens hydrauliske system viste sig fx at have et konventionelt design med et hovedsystem, et hjælpesystem og et nødelektromotorsystem. Flyet havde også et pneumatisk system med et hovedsystem og et nødsystem. Brandbeskyttelsessystemet var usædvanligt, da det brugte methylenbromid, som er særdeles giftigt og kræver et stort rørsystem.

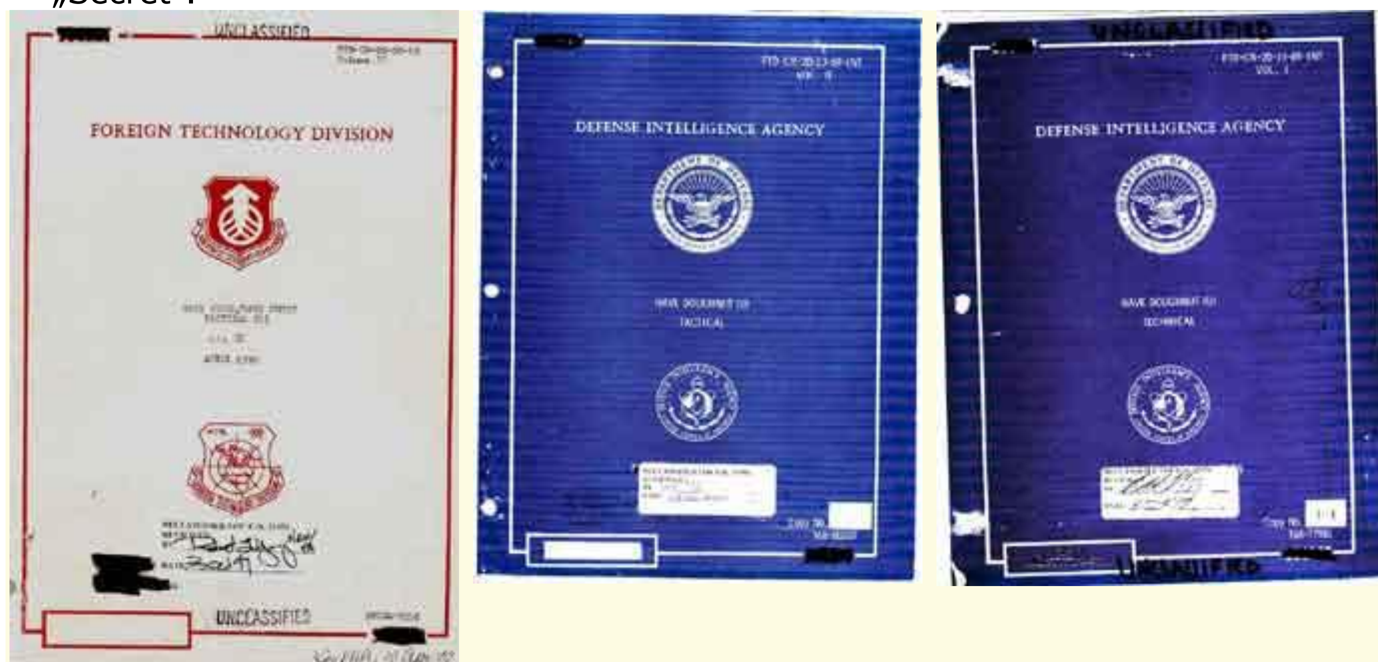
MiG-21'erens radar og våbensigtesystemer var meget lig de vestlige systemer fra begyndelsen at 1950'erne. Det sovjetiske systems største fremskridt var en forøget radarrækkevidde opnået gennem et utraditionelt antennedesign og en missilaffyringscomputer. Radaren, SRD2MK, manglede kredsløb til at udelukke jamming. Det optiske sigte, ASP-5ND, var et konventionelt gyrosystem, som var koblet på hovedcomputersystemet for luft-til-luft våben og raketter, og en hjælpefunktion for affyring af missiler, luft-til-jord artilleri og bombning. Missilcomputeren, VRD-2A, gav piloten signal, når han var inden for området for affyring af de infrarødstyrede Atoll missiler.
Opbygning, materiale og konstruktionsmetode brugt til MiG-21'eren blev også undersøgt. Der blev ikke opdaget nogen enestående teknikker, og den anvendte aluminiumslegering til MiG'en var sammenlignelig med 7075 og 2024 legeringerne, som blev brugt i amerikanske fly. Anvendelsen af store aluminiumspaneler ved konstruktionen af flyets næse var usædvanlig, ligesom de mange stålkomponenter i flyet. Der var ingen tegn på strukturelle svagheder eller metaltræthed.
Flyets aerodynamik og glatte overflade var marginal. Mange af nitternes hoveder på MiG'en stak frem fra flyskroget, og der var en generel bølgedannelse mellem skrogets plader. Der var også spalter og misforhold mellem sektioner på flyets overflade. Det var et tegn på sovjetisk designfilosofi, hvor man fokuserede på komponenternes funktion under operation, pålidelighed og vedligeholdelse. [8]
En ting, der fik meget opmærksomhed ved undersøgelserne, var mærkningen af flyets dele. Ud fra disse mærker kunne efterforskerne se, at flyets RIIF-300 jetmotor var produceret på Fabrik 26 i Ufa i det fjerde kvartal i 1963 i den 6. serie og havde motorproduktionsnummer 065. Mærkerne viste, at de fleste af MiG'ens andre komponenter var fremstillet i samme periode i 1963. [9]
MiG-21 havde også et „alias". Militærpiloterne noterede deres flyvninger i en flyvelogbog. Chefen for en flybesætning skal også skrive rapport om sit fly efter alle flyvninger og reparationer. I disse rapporter står flyets type og dets serienummer, og disse oplysninger var ikke klassificerede. For at skjule flyets virkelige identitet i rapporterne blev betegnelsen »YF-110B« brugt, når det drejede sig om MiG-21F-13. Flyet fik også et serienummer „68-0965". Dette var et rigtigt serienummer i det amerikanske flyvevåben, men det havde tilhørt et Falcon AGM-4D luft-til-luft missil. Serienummeret var malet på halen, og U.S. kendingsmærker blev placeret på næsen. [10]


Foto: USAF

Den første flyvning med MiG-21'eren fandt sted den 8. februar 1968 med oberstløjtnant Joe B. Jordan ved styrepinden. Han var pilot hos Tactical Air Command projektet »Have Doughnut«.
MiG-21-flyet var i luften i 30 minutter ledsaget af et Air Force F-4D. Dette fly skulle holde øje med MiG-21'erens flyvning og ydeevne. MiG-21'eren og dens ledsagefly steg op i 3 kilometers højde. Her testede man acceleration, efterbrænder og motorens reaktioner, manøvredygtighed, opførsel ved lave hastigheder, afprøvning af elektroniske og optiske sigtesystemer. Testene var en succes, og da de var udført, landede flyet. Der blev i de følgende to måneder i alt foretaget 29 flyvninger med MiG-21'eren for at teste dens styrke og stabilitet. [11]
»Have Doughnut«s primære mål var at teste amerikanske flys egenskaber i nærkamp med MiG-21'eren. MiG'eren skulle enten „angribe‟ det amerikanske fly, blive „angrebet‟ af det amerikanske fly, eller træfningen skulle starte med, at ingen af flyene angreb. „Vinderen‟ i hver nærkamp blev udpeget som den pilot, der var i stand til komme i en position, hvor han kunne „skyde‟ det andet fly ned.
Mellem den 8. februar og den 30. marts 1968 foretog MiG-21'eren i alt 102 flyvninger. Af disse var 58 simulerede luftkampe, mens 29 var testflyvninger. Andre ti drejede sig om tests af flyets infrarødudstyr. Der var også en flyvning, hvor piloten blev fortrolig med flyet, en test af MiG'erens 30 mm kanon, to flyvninger hvor man testede MiG'erens radar mod jammingudstyret i et B-52, et B-58 og et fotofly. [12]
Projektet var nu afsluttet. Demonteringen af MiG-21'eren begyndte kl. 12.00 lokal tid den 3. april og fortsatte de følgende tre dage. C-133B'eren ankom til „testområdet‟ kl. 12.00 søndag den 7. april 1968, og læsningen begyndte en time senere. MiG'eren og andet udstyr var om bord i fragtflyet kl. 16.00. Det 14 mand store team fik „sikkerhedsoplysninger‟ kl. 16.15. C-133 B'eren forlod testområdet kl. 12.00 den 8. april og ankom til bestemmelsesstedet om morgenen den 10. april. Som tidligere blev losningen af MiG'eren af sikkerhedshensyn udsat til efter solnedgang. Samlingen af MiG'eren blev besværliggjort af tekniske problemer, og så var vejret dårligt. Endelig den 24. april kunne MiG-21'eren igen bruges til flyvning i „værtslandet‟. [13]

»Throw a Nickel on the Grass...«

I slutningen af 1968 lå der tre færdige rapporter om "Have Doughnut". Den første var "Have Doughnut Volume I Technical" på 601 sider. Denne rapport indeholdt en sårbarhedsvurdering fra Flåden, en AFFTC ydelses- og stabilitetsvurdering, en Strategic Air Command evaluering af MiG-21'erens effektivitet over for elektroniske angreb, vurdering af radarudstyr, fremdriftssystem, og hvad man opdagede under adskillelsen og samlingen af MiG'eren, en vurdering af instrumenter, modifikationer lavet på MiG'eren med henblik på testprogrammet, vedligeholdelsesarbejder udført på MiG'eren, flyets vægt, analyser af mærkningen samt flyets optiske-, akustiske- og infrarødinstrumenter.
»Have Doughnut Volume II Tactical« indeholder detaljer om de simulerede nærkampe mellem MiG-21'eren og forskellige amerikanske jagerfly. Den 310 sider lange rapport indeholder evalueringer fra Tactical Air Command, Flåden og Air Defense Command.
Det tredje bind, „Have Doughnut Special Distribution“, er et 525 siders uddrag af bind I dog uden Strategic Air Commands evaluering, men med en længere beskrivelse af adskillelsen og samlingen. De tre bind var klassificerede som „Secret“.



De tre rapporter var meget detaljerede, men med i alt 1.436 sider var informationerne ikke ligefrem let fordøjelige. De var især vigtige for dem, der direkte havde behov for informationerne - piloterne og flybesætningerne, som var i kamp med MiG-21'erne over Nordvietnam. Det rådede man bod på med en træningsfilm med titlen »Throw a Nickel on the Grass«, som blev vist for amerikanske jagerpiloter.
På trods af Friedmans gentagne påstande om, at *„man ikke kan fortælle det til sine venner, uden ens fjender også hører det“*, gjorde filmen ingen forsøg på at skjule eksistensen af den opsnappede MiG-21. Speaken i filmen begyndte sådan: *„Den ideelle måde at udvikle kampfærdighed mod et fjendtlig fly er selv at flyve det fjendtlige fly, før man skal i kamp med det. Det er selvfølgelig umuligt. Eller er det?“* Der blev vist video og stillbilleder i filmen af MiG-21'eren med amerikanske kendingsmærker.

Da oberst Jordan og Flådens orlogskaptajn Thomas J. Cassidy Jr. fra VX-4 skulle fremlægge resultaterne af undersøgelsen af MiG-21'eren, begyndte de med en kort teknisk beskrivelse af MiG-21'eren. Derefter gik de over til dens sårbarhed, MiG-pilotens dårlige udsyn og andre fejl og mangler. Det 10 cm tykke, skudsikre cockpit gjorde det svært for MiG-piloten at få øje på fly, som nærmede sig forude. En F-4 kunne først ses, når den var 5 til 9 km borte, og røgspor op til 20 km. Der var intet udsyn bagud i en vinkel på 50 til 60 grader, mens en metalflap for oven på katapultsædet blokerede for udsyn opad. Piloten kunne ikke se et andet fly til nogen af siderne, hvis det var 20 grader under horisonten. Dette store blinde område var en vigtigt taktisk mangel ved MiG-21'eren.
Filmen kom så i detaljer ind på forskellige amerikanske flys stærke og svage sider over for MiG-21'eren - ting man havde erfaret under de simulerede nærkampe. Disse fly var F-4, F-8, F-105, F-106, F-100, F-104, F-111 og Flådens A-4, A-6, og A-7 angrebsfly. MiG-21'eren var meget manøvredygtig ved hastigheder under 900 km/t og kunne udmanøvrere amerikanske fly. MiG'erens lave acceleration var dens svage side. Den skulle bruge adskillige sekunder, før motoren var oppe på fulde omdrejninger. Her havde de amerikanske fly større effekt og kunne hurtigt og let accelerere fra MiG-21'eren i en lav højde.
Jordan og Cassidy sluttede af med at opsummere de taktikker, man skulle bruge mod MiG-21'eren. I stedet for at gå ind en nærkamp ved en lav hastighed, hvor MiG-21'eren var overlegen rent manøvremæssigt, skulle de amerikanske piloter holde en hastighed på omkring Mach 0,95 og flyve ned i lav højde. Det ville være meget ugunstigt for MiG'eren, da den ville ryste voldsomt og ikke være i stand til at angribe det amerikanske fly. Ved at tvinge MiG'eren ind i en skarp drejning ville den være nødt til meget hurtigt at sætte farten ned. Det sovjetiske flys dårlige acceleration betød, at det kun langsomt kunne genvinde sin hurtige hastighed. Den amerikanske pilot kunne så udnytte sit flys overlegne kraft til enten at angribe eller flyve fra MiG'eren. Et amerikansk fly kunne under et angreb på en MiG-21 også udnytte den store blinde vinkel til at komme i position og affyre et missil, før den fjendtlige pilot opdagede truslen. [14]
Ved at vise »Throw a Nickel on the Grass« til piloter, som snart skulle i nærkamp over Nordvietnam, risikerede man at afsløre »Have Doughnut«. En pilot, som blev taget til fange, kunne bryde sammen under et forhør og fortælle om filmen. Men efterretninger er intet værd, hvis de ikke bliver brugt. Hvis de vigtige informationer om MiG'eren blev holdt tilbage, ville man lide et unødvendigt stort tab af fly og besætninger, og alt arbejdet ville have været formålsløst.
De mange mennesker, som vidste besked om MiG-21'eren ved at have deltaget i projektet, læst rapporterne eller set træningsfilmen, gjorde en læk til pressen uundgåelig. Det skete i udgaven af Aviation Week & Space Technology den 17. februar 1969. I bladet stod der:
„En sovjetisk MiG-21 jager blev i al hemmelighed bragt til USA sidste forår, hvor USAF piloter også foretog testflyvninger for på første hånd at lære flyet at kende og få kendskab til dets duelighed og design. Flyet, som deltog i simulerede nærkampe med amerikanske jagere, blev værdsat af de piloter, som fløj det.

MiG-21'eren var især imponerende i højder på over 7,5 km. Vurderingen af flyet var en del af en større og detaljeret undersøgelse af, hvordan man kunne imødegå en trussel fra sovjetiske luftstyrker ved udviklingen af nye fly såsom F-15 jageren."[15]



En hemmelig eskadrille på omkring 25 MiG-17'ere, MiG-21'ere, og MiG-23'ere blev dannet i 1977, og enheden, der fløj MiG'erne, havde betegnelsen 4477th Test and Evaluation Squadron (TES). Den opererede fra en flybase på Tonopah Test Range i Nevada - nabo til navnkundige AREA-51.
Foto: USAF

Constant Peg

»Have Doughnut« fik vidtrækkende konsekvenser både i den måde, hvorpå de nye amerikanske jagere blev udformet og i træningen af besætningerne. Flåden stablede et Top Gun program på benene. Flyvevåbents modstykke var Red Flag, et krigsspil i stor skala udført over området ved Nellis AFB. Begge programmer havde „angribende piloter", som fløj i F-5'ere for at simulere MiG-21'ere. Top Gun og Red Flag var almindeligt kendt i offentligheden. Det var »Constant Peg« ikke.
»Constant Peg« bestod af en hemmelig eskadrille på omkring 25 MiG-17'ere, MiG-21'ere, og MiG-23'ere dannet i 1977. MiG-21'erne brugte stadig betegnelsen YF-110B, mens MiG-23'erne blev kaldt »YF-113B« og »YF-113E«. Den enhed, der fløj MiG'erne, havde betegnelsen 4477th Test and Evaluation Squadron (TES) og opererede fra en flybase på Tonopah Test Range i Nevada. Den første leder af 4477th TES var oberst Gaillard R. Peck. (Ordet „Peg" i kodenavnet var hans kone.) [16]
Piloter fra Flyvevåbenet og Flåden blev udvalgt til at flyve imod MiG'erne i »Constant Peg« grupperne i to uger. De startede med at foretage en flyvning, hvor de observerede MiG'erne og blev fortrolige med deres kendetegn. Peck huskede de unge piloters reaktion, når de første gang så en rigtig MiG: *„De*

ville op på siden af den i deres formation, og man kunne næsten se deres øjne springe ud af deres hoveder. Det var meget spændende for dem."

Denne flyvning blev fulgt af simulerede mand-mod-mand nærkampe og to-og-to missioner. »Constant Peg« fungerede i en bemærkelsesværdig stor skala. Mellem 1977 og 1988 kæmpede i alt 6.800 piloter med MiG'ere. [17]

»Constant Peg« stillede store krav. Der var få tekniske data om MiG'erne til rådighed, og reservedele var, for at sige det mildt, meget svære at få fat i. Det resulterede i, at man måtte slække på sikkerheden. 4477th TES havde 100 uheld for hver 100.000 flyvetimer. Det normale antal uheld i Flyvevåbenet var 4 for hver 100.000 flyvetimer. [18]

Enheden stoppede med at flyve MiG-17'ere som følge af et uheld i 1981. Kaptajn Mark F. Postai nødlandede en MiG-17 i ørkenen pga. en fejl i motoren. Han overlevede uheldet, men døde ved nedstyrtning med en MiG-23 i 1983. Han var en af de to 4477th TES piloter, der blev dræbt under "Constant Peg". [19]

4477th TES piloterne kom ikke kun fra Flyvevåbenet, men også fra Flåden og Marineinfanteriet. De havde normalt en baggrund som Top Gun og Red Flag angrebspiloter eller var instruktører på våbenskolerne. Det hvervede personale var normalt erfarne underofficerer. 4477th TES piloterne skulle flyve helt op til tre missioner om dagen i MiG'erne. [20]

Den vurdering, som piloterne i »Constant Peg« gav MiG-21 og MiG-23, var meget forskellig. MiG-21'eren blev bedømt til at være en meget manøvredygtig og en ægte jager. MiG-23'eren blev på den anden side betegnet som et dårligt forsøg fra sovjetisk side på at opbygge en multifunktionel jagerbomber. MiG-23'eren var hurtig, men havde ringe stabilitet. Alle 4477th TES kaptajnerne betegnede den som et alt for farligt fly. [21]

»Constant Peg« var et „sort" projekt (dvs. tophemmeligt og med et budget uden for Kongressens kontrol) ligesom »Have Doughnut« et årti tidligere. Det personale, der blev udvalgt til at arbejde i Tonopah Test Range, bar civilt tøj for at undgå at skabe opmærksomhed, og de ansatte kunne heller ikke tale med familien om deres arbejde. Den nærmeste familie til de to piloter, der blev dræbt, fik ikke noget at vide om, hvordan de døde.

MiG'erne blev holdt i deres hangarer og ikke sendt på vingerne, når sovjetiske overvågningssatellitter fløj over området. De piloter, som måtte nødlande på flybasen, måtte underskrive en tavshedserklæring og ikke fortælle noget om, hvad de havde set. [22]

Men som det gik med »Have Doughnut«, blev »Constant Peg« ret hurtigt en offentlig hemmelighed. Den første store læk skete på samme tid, som projektet startede. The Armed Forces Journal International havde i septemberudgaven 1977 artiklen »Sovjetiske jetfly i brug hos USAF - Den hemmelige MiG eskadrille«. Artiklen oplyste, at MiG'erne blev brugt til træning af amerikanske piloter, og kom ind på at USA kunne have helt op til 20 MiG'ere af forskellig type. [23]

»Constant Peg«s omfang både med hensyn til antallet af piloter og antallet af MiG'ere gjorde det umuligt at holde det hemmeligt. Piloterne ville i fred og ro kunne tale om deres oplevelser i officersmesserne. Der var mindst ét tilfælde, hvor en civil så en MiG-21 flyve nær Edwards AFB. »Constant Peg« blev lukket ned i 1988 på grund af omkostningerne og Den kolde Krigs ophør. I begyndelsen af 1990'erne begyndte flere informationer at dukke op. Der blev offentliggjort billeder fra både »Have Doughnut« flyene og andre amerikanske MiG-21'ere. YF-110 og YF-113 betegnelserne blev alment kendte. Det samme

skete for hovedtrækkene i projektet. Både MiG-21'ere og MiG-23'ere blev endeligt vist frem.
Kodenavnet »Constant Peg« var offentligt kendt, længe før det til sidst blev afklassificeret i november 2006. Til sidst blev al tvivl om, hvilke fly 4477th TES havde fløjet, fejet væk af enhedens navn - »Red Eagles«.

MiG historie kontra Roswell mytologi

Stanton Friedmans analogi, at der ikke var nogen forskel på erobrede fly og nedstyrtede tallerkener, har sin gyldighed på flere niveauer. Fra et snævert militært synspunkt er det at flyve et militært luftfartøj ind over amerikansk luftrum eller at angribe et amerikansk fly en krigshandling. Om luftfartøjerne kom fra Sovjet eller Mars var ligegyldigt. De var en trussel, som måtte analyseres og imødegås.
»Have Doughnut« og »Constant Peg« gav USA adgang til flyvedygtige MiG'ere. Men taktiske vurderinger kunne også udføres uden et flyvedygtigt fjendtligt fly.
»Project Feather Duster« blev udført mellem maj og oktober 1965 på Nellis AFB. Ligesom "Have Doughnut" mere end to år senere simulerede nærkampe, vurderede »Feather Duster«, hvilken taktik de amerikanske fly skulle bruge mod de lettere og mere manøvredygtige MiG-fly, som de havde træfninger med over Nordvietnam. Da man ikke havde adgang til rigtige MiG'ere, blev F-86H-jagere brugt som stand-ins. Man brugte samme procedure i begge tilfælde - planlagte træfninger så man kunne se, hvilke taktikker der virkede, og hvilke der ikke gjorde. F-86H'eren kunne ikke helt nøjagtigt simulere de noget bedre MiG'ere, men inden for disse begrænsninger gav de tests, som »Feather Duster« fik, de samme resultater som »Have Doughnut«. »Feather Duster«s resultater blev som »Have Doughnut«s delt ud til amerikanske jagerpiloter. [24]
Analogien mellem nedstyrtede tallerkener og erobrede fly har stor betydning for Roswell mytologien. Hvis det amerikanske militær havde fundet en nedstyrtet tallerken, og/eller hvis deres fly havde angrebet fremmede rumskibe i nærkampe, så havde man fulgt samme fremgangsmåde som med MiG'erne. Resultaterne af disse analyser ville være kommet til manges kendskab, da utallige efterretningsorganisationer, militære enheder og piloter havde et „behov for at vide". Og på samme måde som med MiG-dataene, ville det være lækket til pressen og offentligheden.
Analogien mellem amerikanske MiG-operationer og Roswell viser også forskellen på historie og mytologi. »Have Doughnut« og »Feather Duster« rapporterne og andre dokumenter, fotos af MiG-21 og »Throw a Nickel on the Grass« træningsfilmen er nu afklassificerede. MiG'erne er udstillede, og deltagerne i »Constant Peg« har fortalt om deres oplevelser. Det er et historisk bevis af en sådan størrelse og art, at det er uden for enhver tvivl, at aktiviteterne virkelig har fundet sted.
Roswell mytologien tegner et helt andet billede. Det tilgængelige, historiske bevis mangler fuldstændig ved Roswell-sagen. Der er ingen tekniske rapporter om vragrester fra fremmede fartøjer eller i „dusinvis" af opsnappede tallerkener. Der er intet modstykke til »Feather Duster« eller »Have Doughnut« rapporterne om en taktik, man kan bruge mod de flyvende tallerkener.
Faktisk afviser fortalerne for Roswell-nedstyrtningen de historiske beviser. De ser bort fra, at der ikke findes oplysninger om en sygeplejerske med navnet »Naomi Selff«, som Glenn Dennis påstod deltog i obduktionen af en alien fra

Roswell og senere døde ved et flystyrt. Der var ingen sygeplejerske med det navn i Roswell eller hos det amerikanske militær. Ingen af de fem sygeplejersker på basen i juli 1947 omkom ved et flystyrt. Friedman sagde, at han *„lokaliserede en, som havde været stationeret på basen, og som kunne huske sygeplejersken Naomi Self[f] og beskrev hende på samme måde som Glenn*". [25]

Fortalerne for den nedstyrtede tallerken ser også bort fra de historiske optegnelser, som angiver, at metalfoliet, balsatræet og gummifragmenterne fundet nær Roswell var fra en Project Mogul ballon. I stedet foretrækker de at tro på årtier gamle erindringer fra vidner, som så vragresterne og hævder, at de var af fremmed oprindelse. I et mindeværdigt lydklip gjorde dr. Mark Rodeghier, Center for UFO Studies' videnskabelige leder, det klart på denne måde. Han sagde: *„Mængden af materiale fra en Mogul ballon kunne på ingen måde dække et så stort område, som vidnerne beskriver, at vragresterne fra Roswell gjorde. Det er nok for mig.*" [26]

»Have Doughnut«, »Constant Peg« og andre MiG-operationer gjorde det klart, hvor alvorligt de amerikanske myndigheder mente, at truslen fra disse sovjetiske fly var, og hvor langt man ville gå for at imødegå denne trussel. Hvor alvorligt de amerikanske myndigheder mente truslen fra de flyvende tallerkener var, står også klart i den mangel på lignende forholdsregler, man kunne have udarbejdet for at imødegå truslen fra fremmede fartøjer.

Referencer

1. Stanton T. Friedman, »The UFO 'Why?' Questions«, 4th Annual UFO Crash Retrieval Conference, 10.-11. november 2006, Las Vegas, Nevada, side 2.
2. Stanton T. Friedman, »Zapped Planes«, *UFO Magazine* (maj 2006), side 26 og 27.
3. »Hangar 18: The UFO Warehouse«, A&E Television Networks, 2006. Friedmans påstande om „dusinvis" af opdagede tallerkener varer 36 sekunder på dvd'en.
4. *»Re; Magonia Supplement No. 54 Friedman«*, http://www.virtuallystrange.net/ufo/updates/2005/feb/m12-015.shtml, 12. februar 12, 2005.
5. »Hangar 18: The UFO Warehouse«. Friedmans påstande begynder ved 19 minutter og 47 sekunder.
6. Rob Young, »U.S. Aircraft Lost To MiGs in Southeast Asia, 1965-1972«, National Air Intelligence Center History Office.
7. Have Doughnut Special Distribution, side 13-1 til 13-6. „Bestemmelsesstedet" og „testområdet" er formodentlig stadig klassificeret.
8. Have Doughnut Volume I Technical, FTD-CR-20-13-69 INT, Defense Intelligence Agency, 1. november 1968, side 1-16, 6-7 til 6-14.
9. ibid, side 11-1 til 11-8.
10. Betegnelsen »YF-110B« kan oversættes som præproduktion (Y), jager (F) nummer et hundrede og ti (110) anden model (B). Serienummeret „68-0965" betød, at det var fly eller missil nr. 965 missil bygget til U.S. Air Force i finansåret 1968. Vedr. det sovjetiske fly "MiG-21F-13" betyder „MiG" Mikoyan (M) og (i) Gurevich (G) bureau. „21" var nummeret på flymodellen (MiG jagerne havde mærkelige numre: 15, 17,

19, 21, 23 osv.). „F‟ var ikke en bogstavserie, men stod for Forsazh (efterbrænder), mens „-13‟ var modelnummeret på eksportversionen.
11. Have Doughnut Volume II Tactical, FTD-CR-20-13-69INT, Defense Intelligence Agency, »Annex A, Tactical Mission Summaries«, side 1-49 til 1-52.
12. Ibid, side 2-68 til 2-73.
13. Ibid, side 13-12 til 13-26.
14. »Throw a Nickel on the Grass«, United States Air Force Report FR 1015 1968.
15. »Industrial Observer«, *Aviation Week & Space Technology* (17. februar 1969), side 13.
16. »News and Events« Col. (Ret.) Gail Peck, National Museum of the USAF, hjemmeside.
17. James Hannah, »Air Force takes wraps off secret MiG program«, Akron Beacon Journal, hjemmeside, udgivet 16. november 2006, og Stephan Wilkinson, »Briefing American MiGs«, *Aviation History* (maj 2007), side 9.
18. Hannah, »Air Force takes wraps off secret MiG program«, og Bruce Rolfsen, »Details of secret MiG squadron unfold«, MilitaryCity.com, 17. november 2006.
19. Timothy R. Gaffney, »Constant Peg: When U.S. pilots ‚battled" MiGs«, *Dayton Daily News*, 22. november 2006.
20. Rolfsen, »Details of secret MiG squadron unfold«.
21. Gaffney, »Constant Peg: When U.S. pilots ‚battled' MiGs«.
22. Hannah, »Air Force takes wraps off secret MiG program«.
23. F. Clifton Berry, Jr. og Benjamin F. Schemmer, »Soviet Jets in USAF Use - The Secret MiG Squadron«, *Armed Forces Journal International* (september 1977), side 26, 27.
24. »Air Combat Tactics Evaluation - F100, F-104, F-105, F-4, F-5, A-1 E Versus MiG 15, 17, 19, 21 Type Aircraft (F-86H). Part I (U)« Tactical Air Command, Langley AFB VA. (juni 1966). [Project Feather Duster report].
25. »Interview med Stanton Friedman«, http://cubbrasil.net/staton.html
26. Conspiracy? »Majestic Twelve: UFO Cover-Up« A&E Television Networks, 2004. Dr. Rodeghiers kommentar til vragresterne starter ved 36 minutter og 53 sekunder på dvd'en.

Kilde:

Magonia 95, maj 2007/ *-for & kmh*

Artiklen er gengivet fra UFO-Nyt nr. 3, 2007.

Send ufo-mail til familie, venner og bekendte!

Synes du, at ufo-mail er spændende oplysninger og interessant læsning, så send denne ufo-mail videre til din familie, dine venner og bekendte.

Så har de også muligheden for at modtage ufo-mail gratis og uforpligtende, når der sker noget nyt:

Danske og udenlandske observationer eller fotografier, aktuelle himmelfænomener og spændende tilbud på ufo-materialer.